

Motion till riksdagen 2005/06:Sk266

av **Ola Sundell och Stefan Hagfeldt (m)**

Sänkt dieselskatt

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sänkt dieselskatt.

Motivering

Dieselskatten måste sänkas, inte höjas som regeringen föreslagit. Åkeribranschen befinner sig redan innan höjningen i en prekär situation med höga skatter som urholkar de svenska transportföretagens konkurrenssituation. Att i det läget höja skatten på diesel ytterligare, innebär att svenska arbetstillfällen kommer att flytta utomlands. Antingen flyttar de på grund av utflaggning av svenska åkerier eller att utländska åkerier tar jobben.

Det är arbetstillfällen som vi så väl behöver och som dessutom har en klar regionalpolitisk dimension. De som bor längst bort är mest beroende av transporter till konkurrenskraftiga priser. En skattehöjning får till följd att det blir ännu dyrare att transportera från de inre delarna av Norrland.

Undersökningar visar att nio av tio åkerier känner av den hårdnande konkurrensen från utländska åkerier. Som den främsta orsaken anges att de utländska åkerierna kunde erbjuda lägre priser. Problemen med den allt hårdare konkurrensen förvärras ytterligare om förslaget om dieselskattehöjning blir verklighet. Redan före höjningen har svenska åkerier kostnader som ligger ca 15–20 % över konkurrentlänernas. Att i det läget lägga förslag på ytterligare skattehöjningar verkar dåligt genomtänkt.

Skogsbruk är en mycket långsiktig verksamhet som börjar med investeringen i planteringen och som ger avkastning först efter 30–100 år. Om förslaget om nya vägskatter drivs igenom kommer detta att omedelbart påverka beslut om investeringar och framtidssatsningar i såväl skogsbruk som skogsindustri. Främst drabbas glesbygden där skogsbruket i regel är den dominerande näringen och arbetsgivaren. Enligt Skogforsks beräkningar kommer förslagets genomförande att medföra att 6 000 årsarbeten försvinner direkt i

Fel! Okänt namn på

skogsbruk och transporter. Därtill kommer omkring 23 000 i efterföljande vidareförädling.

Redan i dag finns stora områden med mycket små eller inga möjligheter till lönsamhet vid gallring. Ytterligare kostnader kommer därför att kraftigt minska gallringarna, som är en viktig värdeskapande åtgärd i skogen. Basen för det svenska miljöanpassade skogsbruket eroderas. Ökade transportkostnader kommer även att försvåra en offensiv satsning på grön skogsenergi samt ge ökade kostnader för biobränsle.

Det är också viktigt att understryka att det i stora områden inte finns några alternativa transportslag för att transportera virket. Skogsägarna är beroende av biltransporten för att få ut virket till vägen.

Svensk skogsindustri är landets mest transportintensiva näring. För tillväxten och den internationella konkurrensförmågan är näringen beroende av en balanserad utveckling av transportkostnaderna. Hänsyn måste därför tas till att Sverige har långa transportavstånd inom landet och till internationella marknader. Skogsindustrin är en viktig näring för glesbygd och norra Sverige, men analyser över särskilda konsekvenser för dess områden saknas helt i förslaget. Regionala effekter av vägtrafikbeskattnings utformning måste därför analyseras ytterligare.

Att beskatta opåverkbara geografiska avstånd i Sverige skadar grunden för ett uthålligt samhälle med en levande landsbygd. Vi kan omöjligt acceptera att skogsnäringen, motorn i svensk ekonomi, stryps på detta sätt.

Även för miljön får skattehöjningen negativa konsekvenser. Redan i dag tankas de utländska lastbilarna så mycket det går utanför Sveriges gränser. Den svenska miljödieseln, som är renast i Europa, ersätts med utländsk diesel. Den utländska är smutsigare än den svenska miljödieseln varför miljön kommer att skadas av ökade utsläpp av skadliga ämnen. Skattehöjningen kommer således att leda till ökade utsläpp, färre jobb, dyrare transporter och den drabbas dem hårdast, som har de längsta avstånden till marknaden.

De branscher som framför allt kommer att drabbas är skogsindustrin och livsmedelsnäringen. Skogsbruket är den stora beställaren av transporttjänster i vårt land, varför skattehöjningen direkt slår mot skogsbrukets netto. Framför allt i de inre delarna av Norrland innebär höjningen att den s.k. nollzonen flyttar närmare kusten och importen av virke ökar. De delar av Sverige som redan har problem med minskande befolkning och låg marknadsförsörjning drabbas därmed hårdare än övriga delar.

Vidare har transportföretaget som är beläget på landsbygden en nyckelfunktion för övriga som bor ute i bygderna. Snöröjning, sandning och andra servicefunktioner som åkeriet utför, gör det möjligt för andra näringsidkare att vara kvar. Stänger åkeriet sin verksamhet stänger man också bygden eller byn.

Stockholm den 22 september 2005

Ola Sundell (m)

Stefan Hagfeldt (m)